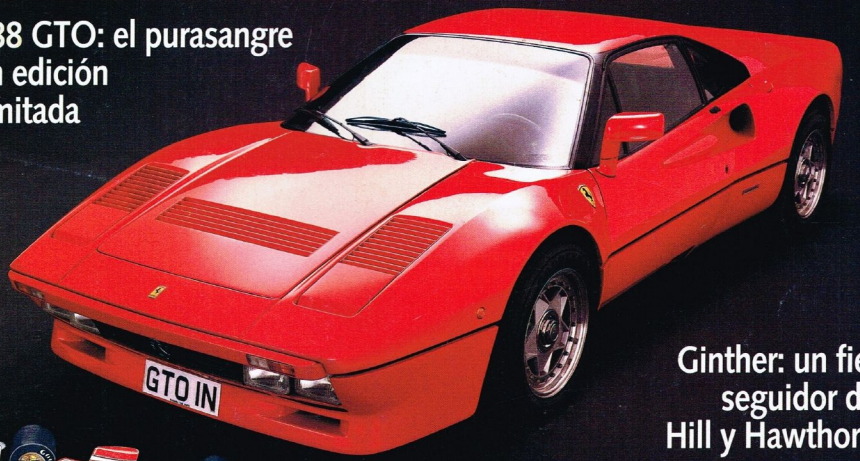
EL MITO

6

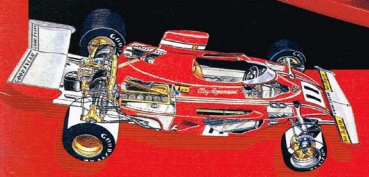
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

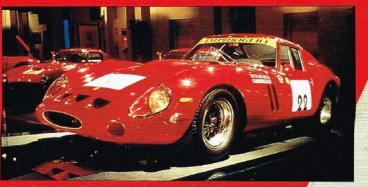
288 GTO: el purasangre en edición limitada

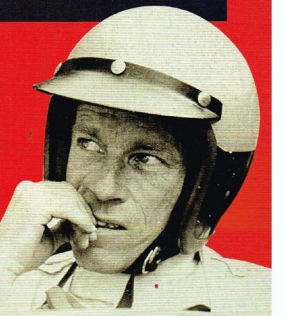


Ginther: un fiel seguidor de Hill y Hawthorn



Museos: Gran Turismo y monoplazas en San Marino





F1 312 B3: la primera Ferrari de Niki Lauda

EL MITO FERRARI
$4,90
ISBN 9 789504 900306

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 6

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaria de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en septiembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-5

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

OK

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS MONOPLAZA F1

312 B3, del polvo al altar

1973: nace la primera monoplaza del Cavallino con chasis autoportante de aluminio y una aerodinámica refinada. Ese año, con Ickx y Merzario, fue protagonista de una temporada negativa para Maranello. Pero en 1974 llegó segunda en el Mundial con Regazzoni.

Había nacido para ganar y para sorprender. Pero sorprendió, al menos al comienzo, sólo negativamente: 1973, el año de su debut, fue para la escudería Ferrari uno de los peores, no pudo lograr ni siquiera un podio. La 312 B3 fue la primera Ferrari que tuvo chasis autoportante tipo "caja", y una carrocería decididamente aerodinámica. Fue diseñada por el ingeniero Sandro Colombo, encargado por la dirección técnica de la sección Carreras. La temporada estuvo caracterizada por los triunfos de Tyrrel y de Jackie Stewart, campeón mundial 1973. Sandro Colombo, conocido por sus antecedentes en la sección Competición de la Gilera, había sustituido a Mauro Forghieri, destinado al sector "Investigaciones avanzadas" de la Ferrari.

EL PRIMER CHASIS FERRARI CONSTRUIDO EN INGLATERRA

Forghieri había sido considerado el responsable de la falta de resultados de las anteriores 312. Además, su proyecto de la primera 312 B3 experimental, probada al promediar el año 1972 y caracterizada por una curiosa trompa, había sido evaluado como insuficiente. El chasis autoportante de la definitiva 312 B3, que marcó el final de la anterior técnica de chasis de hojas de aluminio aplicadas a una jaula tubular, fue realizado en Inglaterra sobre un proyecto de la Ferrari. Casi quince años antes de la llegada de John Barnard, Ferrari sintió la necesidad de apoyarse en especialistas de origen británico, y así, los tres chasis de la 312 B3 fueron

La primera 312 B3 sin carrocería: el chasis era de hojas de aluminio reforzado con una estructura tubular.

Niki Lauda en el Gran Premio de Alemania 1974, con la 312 B3.

realizados por la Thompson de Weedon, cerca de Northampton. La forma del chasis era más o menos rectangular, levemente en cuña en la parte delantera.
Chata y cuadrada, la primera 312 B3 se caracterizaba por el conjunto resorte-amortiguador inboard. Cuando fue presentada llevaba, por primera vez en una Ferrari, los radiadores laterales y una trompa larga que carenaba, si bien parcialmente, las ruedas delanteras. El motor, de 12 cilindros en V a 180°, daba una potencia máxima de 485 CV a 12.500 rpm, y era una evolución de la planta motriz empleada desde 1969. La Ferrari comenzó el Campeonato del Mundo 1973 con las viejas 312 B2. Jacky Ickx fue confirmado como primer piloto del equipo, mientras que Arturo Merzario tomó el lugar de Clay Regazzoni, que había pasado a la BRM. El belga Ickx fue cuarto en Argentina y quinto en Brasil. Merzario llegó cuarto en Brasil y también en Sudáfrica. Pero los que parecían resultados de transición, en espera de la nueva y más competitiva monoplaza, en realidad resultaron ser las mejores ubicaciones de la Ferrari en todo 1973.

LOS RESULTADOS DE LA 312 B3

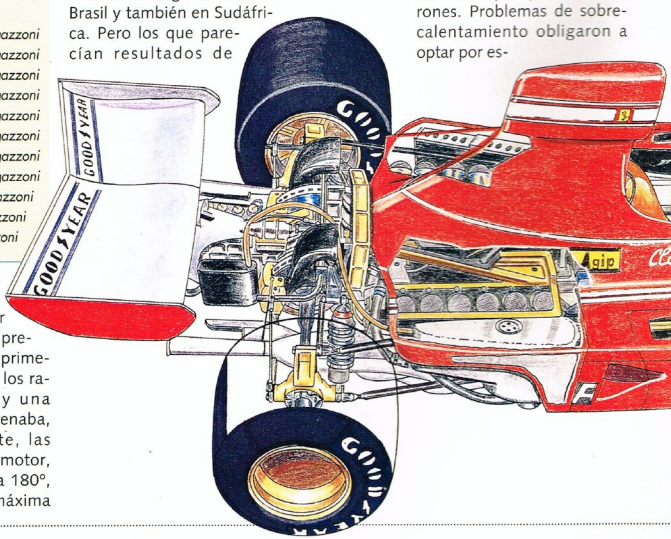
1973

Hasta el GP del Sudáfrica se usó la 312 B2.

GP Suecia:	6° Ickx
GP Francia:	5° Ickx
1974	
GP Argentina:	2° Lauda, 3° Regazzoni
GP Brasil:	2° Regazzoni
GP España:	1° Lauda, 2° Regazzoni
GP Bélgica:	2° Lauda, 4° Regazzoni
GP Mónaco:	4° Regazzoni
GP Holanda:	1° Lauda, 2° Regazzoni
GP Francia:	2° Lauda, 3° Regazzoni
GP Inglaterra:	4° Regazzoni
GP Alemania:	1° Regazzoni
GP Austria:	5° Regazzoni
GP Canadá:	2° Regazzoni

INICIALMENTE EL RADIADOR ESTABA ADELANTE

La nueva 312 B3 fue probada antes del debut, tanto con los radiadores ubicados lateralmente como con un radiador más convencional en la trompa, que tenía alerones. Problemas de sobrecalentamiento obligaron a optar por es-



ASI LA RECUERDA MERZARIO

"La primera 312 B3 era un vehículo más fácil de manejar que la anterior B2 y que se usó al inicio de 1973. La particular distribución del peso permitía minimizar las diferencias de comportamiento del auto a medida que se vaciaban los tanques. Estas diferencias eran uno de los mayores defectos de la 312 B2; otro era la falta de rigidez torsional del chasis. El auto era también más pesado que los otros autos de Fórmula 1, y esto implicaba perder terreno en curvas, a pesar de la mayor potencia del 12 cilindros Ferrari en las rectas. Mucho mejor fue la B3, revisada y corregida por Forghieri, con la que debuté en Austria y que sirvió para desarrollar las Ferrari ganadoras de 1974."

Arturo Merzario

FICHA TECNICA

Motor: central longitudinal, 12 cilindros en V a 180°, diámetro por carrera 80x49,6 mm; cilindrada 2991,8 cm³, compresión 11,5:1

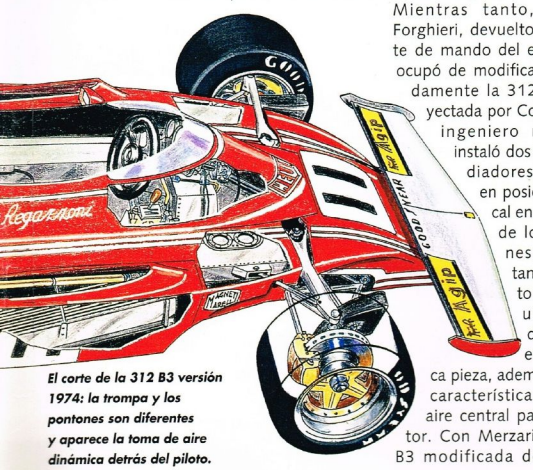
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	485 CV a 12.500 rpm (495 CV en 1974)
Cuerpo vehículo:	monoplaza, chasis autoportante de aluminio con refuerzos tubulares
Tracción:	trasera, cambio longitudinal de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independiente en las cuatro ruedas
Neumáticos:	Goodyear de 13 pulgadas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados (traseros inboard)
Dimensiones:	4,33/2,05/0,90 m; eje delantero 1,62 m, trasero 1,60 m
Capacidad tanque:	230 litros
Peso:	578 kilos
Unidades producidas:	3, en 1973
Números de chasis:	010, 011 y 012

ta última solución. Ferrari participó con Ickx en España y en Bélgica. En Montecarlo alineó a Merzario al lado de Ickx; el italiano no estuvo en el siguiente Gran Premio de Suecia y volvió a correr en Francia.

EN 1973, RIGIDEZ INSUFICIENTE Y PESO EXCESIVO

Los mejores resultados de la 312 B3, en 1973, fueron el sexto lugar de Ickx en Suecia y el quinto, siempre del piloto belga, en Francia. Además del peso, de treinta a cuarenta kilos superior al de las adversarias, el auto mostró también problemas de rigidez torsional. Esto fue demasiado, y se suspendió la participación en el Campeonato. La Ferrari no corrió en Holanda ni Alemania. Ickx, contratado temporariamente por McLaren, logró un brillante tercer lugar en el mítico Nürburgring.

Mientras tanto, Mauro Forghieri, devuelto al puente de mando del equipo, se ocupó de modificar profundamente la 312 B3 proyectada por Colombo. El ingeniero modenés instaló dos largos radiadores de agua en posición vertical en el interior de los pontones, presentando un auto que tenía un alerón delantero en una única pieza, además de una característica toma de aire central para el motor. Con Merzario, la 312 B3 modificada debutó de manera auspiciosa en el GP de Austria, terminando séptima. Ickx volvió a correr para Ferrari en Monza llegando octavo, mientras Merzario participó, sin mucho éxito, en los GP de Canadá y Estados Unidos. Forghieri siguió en el invierno: la modificación más relevante fue el desplazamiento del habitáculo y del tanque hacia adelante.



El corte de la 312 B3 versión 1974: la trompa y los pontones son diferentes y aparece la toma de aire dinámica detrás del piloto.

Arturo Merzario en el GP de Mónaco de 1973 con la 312 B3 primera versión.

EN 1974, TRES VICTORIAS CON LAUDA Y REGAZZONI

Los pilotos para 1974 fueron Niki Lauda y Clay Regazzoni, que con la 312 B3 modificada lograron en total tres victorias. Las cosas funcionaron tan bien que el piloto suizo conquistó el segundo lugar en el campeonato mundial.

Luego de pasar del polvo al altar, la 312 B3 volvió a ser utilizada en las dos primeras carreras de 1975, y tan sólo en la tercera fue sustituida por la 312 T.

Pista de Fiorano, 1973: la primera 312 B3.

LA AREODINAMICA EN LOS PRIMEROS AÑOS 70

Luego de la aparición de los alerones, al final de los años 60, los proyectistas de la F1 comprendieron la importancia de la eficiencia aerodinámica. El precursor fue Lotus, con el Tipo 72 de 1970, primera monoplaza que utilizó radiadores laterales. Esta solución permitió diseñar diferentes formas para la trompa y el cuerpo central del vehículo, logrando aumentar la carga aerodinámica y mejorar así la adherencia. A partir de 1971, los técnicos entendieron que era necesario obtener un equilibrio ideal entre la máxima potencia y la mínima resistencia aerodinámica. Fue así como, a partir del Tyrrel 002, aparecieron, como alternativa a las "cuñas", trompas de gran largo con las ruedas delanteras casi carenadas.

1954, la cacería de Fangio

Se abandonó el reglamento de la F2 y se volvió a correr con las F1. Fue el año de las Mercedes y de Fangio, que ganó su segundo Mundial. La casa de Maranello logró el segundo, tercero y cuarto puestos en el Campeonato.

GP de Argentina, en Buenos Aires: adelante, Farina con Ferrari, Marimón y Fangio con Maserati.

En el año 1954 los reglamentos del Campeonato Mundial cambiaron, y se volvió a permitir los automóviles de Fórmula 1 con motores aspirados de 2500 cm³ o sobrealimentados de 750 cm³.

SE PREPARARON DOS F1: LA 625 Y LA 553

La Ferrari preparó dos autos diferentes, derivados del chasis de la 500 F2 del año anterior, con dos motores distintos, de cuatro cilindros: la 625, con motor de carrera larga, que debutó en el GP de Argentina, y la 553, con motor de carrera más corta, que se estrenó en el transcurso de la temporada.

El Campeonato del Mundo se inició en Buenos Aires con el GP de Argentina. La lluvia complicó a las Ferrari y la victoria fue para Fangio con la Maserati 250 F, adelante de Farina, González y Trintignant, todos con Ferrari. Luego de la suspensión de la competencia, por las 500 Millas de Indianápolis, ganadas por Vukovich –como en 1953–, se corrió el Gran Premio de Bélgica, con una nueva victoria de Fangio.

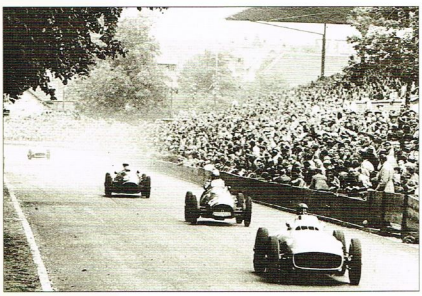
LA TABLA DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Fangio	Mercedes/Maserati	42	6 (Arg,B,F,D,CH,I)
González	Ferrari	25,14	1 (GB)
Hawthorn	Ferrari	24,14	1 (E)
Trintignant	Ferrari	17	
Kling	Mercedes	12	
Herrmann	Mercedes	8	
Vukovich	Fl Special	8	1 (Indy)
Farina	Ferrari	6	
Musso	Maserati	6	
Mières	Maserati	6	
Bryan	Dean Van Lines	6	
McGrath	Hinckle	5	
Marimón	Maserati	4,14	
Moss	Maserati	4,14	
Manzon	Ferrari	4	
Mantovani	Maserati	4	
Bira	Maserati	3	
Ruttman	Shippers	3	
Bayol	Gordini	2	
Pilette	Gordini	2	
Villoresi	Maserati	2	
Maglioli	Ferrari	2	
Nazaruk	McNamara	2	
Ascari	Maserati, Ferrari, Lancia	1,14	

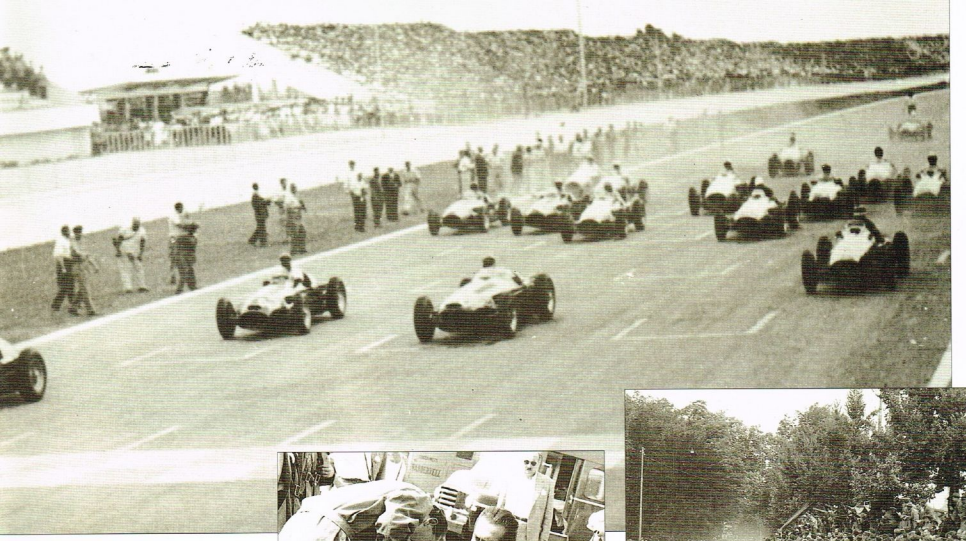
Nota: en el GP de Inglaterra siete pilotos se dividieron el punto extra por la vuelta más rápida, obteniendo 1/7 de punto (es decir 0,14) cada uno.

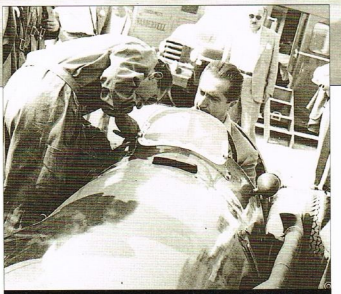
DESDE EL INICIO LA FERRARI TUVO QUE CORRER DETRAS DEL ARGENTINO

Desde el inicio del Campeonato Mundial la Ferrari no mostró la superioridad técnica que le había permitido ganar dos títulos consecutivos en los años anteriores, y se encontró corriendo detrás de Fangio. En Reims debutaron los Mercedes W196 con carrocería con ruedas cubiertas, consiguiendo inmediatamente un doblete en el Gran Premio de Francia con Fangio, que había ido a la casa alemana para disponer de un auto más competitivo que su Maserati, y Kling. La Ferrari se recuperó en Inglaterra, donde volvió a la victoria con González primero y Hawthorn segundo. Pero la respuesta de Fangio llegó enseguida en el Gran Premio



GP de Suiza 1954: Fangio, con la Mercedes W196, es perseguido por González, con la Ferrari 555 F1.





Alberto Ascari en Monza con la Ferrari 625 F1.

Jean Behra con Gordini encabeza el GP de Suiza.

de Alemania, que ganó al comando de un Mercedes, más maniobrable, con ruedas descubiertas. En el GP de Suiza ganó otra vez Fangio. Para el Gran Premio de Italia, Ferrari contrató a Ascari, que entretanto había disputado dos carreras con la Maserati, en espera de su debut con Lancia. Ascari tuvo que abandonar, pero antes luchó largamente con Fangio por la primera posición. La carrera fue ganada por el argentino, luego de un enésimo cabeza a cabeza con el desafortunado Stirling Moss, al volante de una Maserati, ambos adelante de las Ferrari de Hawthorn y Maglioli-González.

AL FINAL DE LA TEMPORADA DOMINO LA FERRARI

El cierre de la temporada, sin embargo, tuvo el sello de la Ferrari, que ganó el GP de España con Mike Hawthorn. En esa ocasión debutó la Lancia D50 de Fórmula 1, proyectada por Vittorio Jano, que en 1956 iba a correr para la Escudería Ferrari.

DEBUTO LA LANCIA F1 Y FANGIO GANO EL MUNDIAL

Hawthorn se distanció por 1,13 segundos de la Maserati de Musso y por una vuelta de la Mercedes de Fangio, quien ya se había consagrado, por segunda vez, Campeón del Mundo.

1954: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Argentina:	**GP Francia:**	**GP Alemania:**	**GP Italia:**
2° Farina	3° Manzon	2° González-Hawthorn	2° Hawthorn
3° González	**GP Inglaterra:**	3° Trintignant	3° Maglioli-González
4° Trintignant	1° González	**GP Suiza:**	5° Trintignant
GP Bélgica:	2° Hawthorn	2° González	**GP España:**
2° Trintignant	5° Trintignant		1° Hawthorn
4° Hawthorn			

1954: EL AÑO DE JAMES BOND Y DIEN BIEN PHU

Política: compromiso ítalo-yugoslavo sobre la cuestión del Territorio Libre de Trieste. En Argelia, el FLN pasó a la lucha armada contra el gobierno colonial francés. En Indochina, los franceses fueron derrotados en la batalla de Dien Bien Phu. En los EE.UU. se declaró ilegal la segregación racial en las escuelas. **Deportes:** el boxeador Pascual Pérez obtuvo el título mundial de Peso Mosca. **Literatura:** Simone de Beauvoir publicó Los mandarines y Françoise Sagan, Buen día, tristeza. Apareció James Bond, agente 007, de Ian Fleming. **Televisión:** la RAI-TV inicia sus transmisiones regulares. **Ciencia:** murió Enrico Fermi.

288 GTO, el retorno de un mito

1984: se presenta la heredera de la 250 GTO, tres veces Mundial en los años 60. Derivada de la 308 GTB, tiene chasis tubular y carrocería de resina de vidrio y Kevlar. El motor deriva de la Lancia LC Sport: 2,8 litros y 400 CV para 305 Km/h.

Uno de los pocos automóviles que llegó a ser un clásico ni bien salió de la línea de montaje. Es la GTO de los años 80, un auto para coleccionar y no vender nunca. Tal vez dependió todo del nombre, breve, conciso, veloz: GTO. Revivía una de las míticas berlinettas de Ferrari: la 250 GTO de 1962, que conquistó tres campeonatos mundiales de Marcas cuando, en la primera mitad de los años 60, se disputaban con autos Gran Turismo.

PENSADAS PARA LAS COMPETICIONES, FUERON UN MITO DE LAS CALLES

Era, la 250 GTO, un vehículo con performances superlativas, al punto de poder ser utilizada en las competiciones, pero derivada directamente de un modelo de serie.
Veintidós años después, la 288 GTO siguió esa misma filosofía. El auto fue presentado en el Salón de Ginebra de 1984: exteriormente parecía apenas una 308 más "maleva", pero ya se hablaba de un número limitado de unidades. Su línea agresiva y su exclusividad provocaron que todas las GTO fueran vendidas aun antes de que se iniciara la producción y sin que siquiera se conociese el precio, luego fijado en 194 millones de liras (110 mil dólares). En la carrera por el auto que nadie tenía todavía, algunas unidades fueron pagadas casi el doble. Por otra parte, en aquellos años una 250 GTO del '62 lograba cotizaciones superiores a los seis millones de dólares. En suma, existía un verdadero mercado para los modelos especiales. Al igual que la mítica 250, también la nueva GTO

La 288 GTO tiene una línea inconfundible: agresiva y, al mismo tiempo, elegante.

La 288 GTO posee una linea que responde a los criterios estilisticos de moda en la mitad de los años 80.

nació como un auto derivadó de la serie y destinado a las competiciones: estaba prevista la homologación para el Grupo B (mínimo: 200 unidades producidas).

POCAS CARRERAS, PERO UN EQUIPO DE F1 DIRIGIDO POR FORGHIERI

Pero, después, la participación en carreras fue limitada a pocas apariciones de una versión, la Evolución. Puesta a punto por el preparador Michelotto, sirvió como punto de partida para la creación de la aun más excitante F40. El modelo de la 288 GTO fue la 308 GTB, considerada ideal por la posición central del motor y por la estructura que se prestaba muy bien para fuertes aumentos de potencia. El equipo encargado del trabajo, dirigido por Mauro Forghieri, intervino muy profundamente sobre la 308. Así, a pesar de conservar un cierto parentesco estético, la GTO es completamente otro auto, empezando por la carrocería de resina de vidrio y elementos de Kevlar, montada sobre el chasis-jaula tubular. En el proyecto tomó una importancia fundamental la investigación de materiales. Fue Harvey Postlethwaite quien introdujo en la Ferrari, con el chasis de la 126 C2, los materiales compuestos, constituidos por ma-

El motor de la 288 GTO es un 8 cilindros de 2,8 litros, biturbo, con 400 CV.

El grupo óptico de la 288 GTO muestra faros retráctiles, como imponía la moda de la época.

teriales diferentes incorporados en una única estructura, para aprovechar de la mejor manera las ventajas de cada componente.

UNA TECNOLOGIA CONSTRUCTIVA DERIVADA DE LA FORMULA 1

Una típica estructura compuesta está formada por un material de refuerzo, por ejemplo, largas fibras de Kevlar que, sumergidas en una matriz plástica, dan vida a un material más robusto y liviano que el aluminio.

En la GTO, repitiendo la tecnología de la Fórmula 1, el capot fue realizado en Kevlar, mientras que otros paneles fueron obtenidos prensando en autoclave elementos como carbono, Kevlar, fibra de vidrio, Nomex, aleaciones livianas y resinas epoxídicas. Materiales éstos que permitieron resolver brillantemente problemas de peso, de rigidez y de aislamiento térmico y acústico.

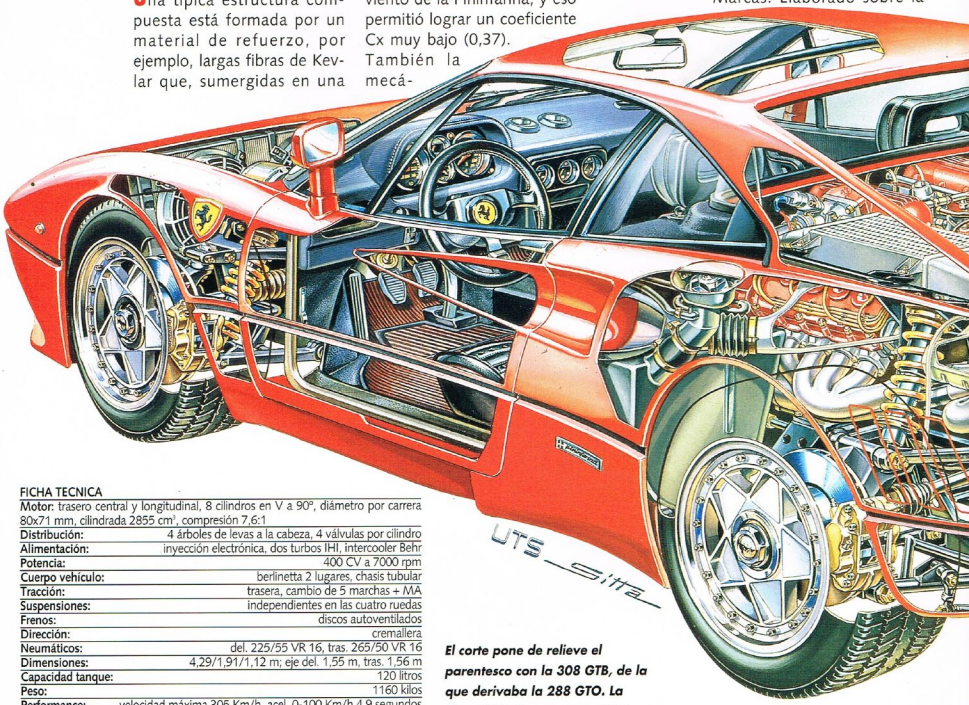
El diseño de la carrocería fue perfeccionado en el túnel de viento de la Pininfarina, y eso permitió lograr un coeficiente Cx muy bajo (0,37).

También la mecánica de la 288 GTO incorporó los efectos de la tecnología de la Fórmula 1.

Las suspensiones son netamente deportivas, con cuadriláteros deformables y regulables, y las llantas están fijadas en el eje con una tuerca central.

COMO EN TODA FERRARI, LA JOYA ES EL MOTOR

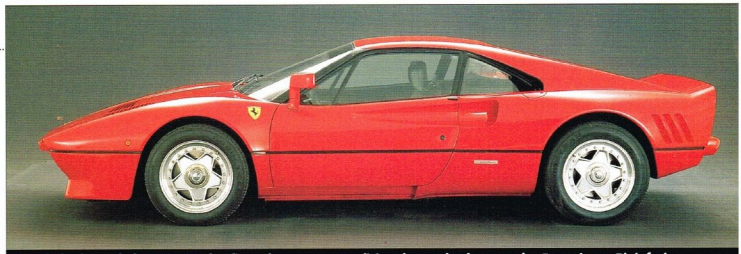
Pero, como siempre, el motor es la verdadera joya de la GTO: tiene un estrecho parentesco con el realizado por Ferrari para la Lancia LC que participó en el Mundial de Marcas. Elaborado sobre la



FICHA TECNICA

Motor:	trasero central y longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 80x71 mm, cilindrada 2855 cm³, compresión 7,6:1
Distribución:	4 árboles de levas a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica, dos turbos IHI, intercooler Behr
Potencia:	400 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	berlinetta 2 lugares, chasis tubular
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Frenos:	discos autoventilados
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	del. 225/55 VR 16, tras. 265/50 VR 16
Dimensiones:	4,29/1,91/1,12 m; eje del. 1,55 m, tras. 1,56 m
Capacidad tanque:	120 litros
Peso:	1160 kilos
Performance:	velocidad máxima 305 Km/h, acel. 0-100 Km/h 4,9 segundos
Unidades producidas:	272
Números de chasis:	del 52465 al 58345

El corte pone de relieve el parentesco con la 308 GTB, de la que derivaba la 288 GTO. La disposición trasera central del motor es su seña particular.



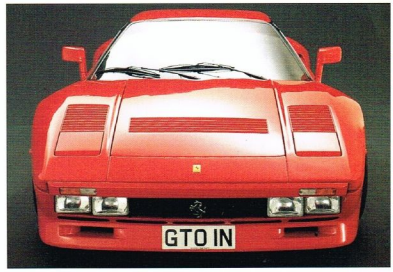
La esbelta línea de la 288 GTO fue firmada, como es tradicional en todas las grandes Ferrari, por Pininfarina.

base del 8 cilindros en V, cuatro válvulas, el motor de la GTO tiene 2855 cm³ de cilindrada y está ubicado longitudinalmente.

Con dos turbocompresores, uno por bancada de cilindros, y dos intercoolers, desarrolla 400 caballos a 7000 vueltas, con un torque máximo de 50,6 Kgm a 3800 rpm.

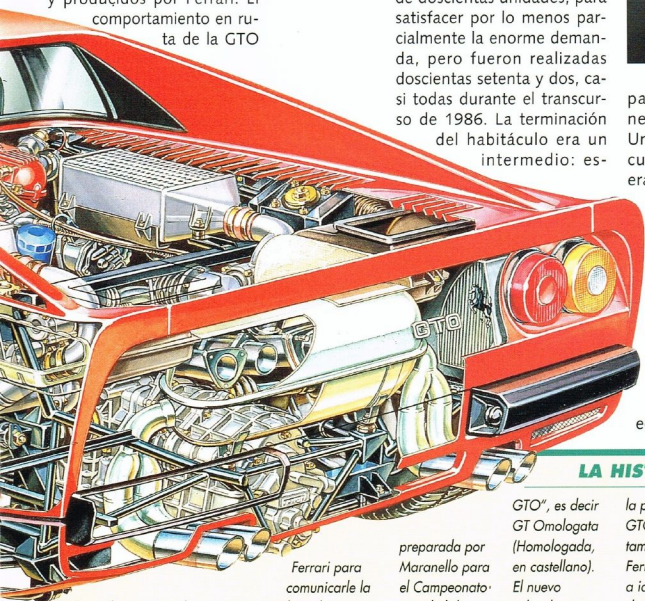
El encendido electrónico es Weber-Marelli, integrado con el sistema de inyección, y deriva de la 126 de Fórmula 1.

Los cambios, de cinco marchas con diferencial autobloqueante y caja de magnesio y aluminio, fueron proyectados y producidos por Ferrari. El comportamiento en ruta de la GTO era excelente y adecuado a la performance del auto, capaz de superar los 300 Km/h. En 1985 se iniciaron las entregas a los clientes.



ESTABAN PREVISTAS SOLO 200; FUERON PRODUCIDAS 272

La producción prevista era de doscientas unidades, para satisfacer por lo menos parcialmente la enorme demanda, pero fueron realizadas doscientas setenta y dos, casi todas durante el transcurso de 1986. La terminación del habitáculo era un intermedio: espartana (algunos componentes pertenecían al Fiat Uno) y refinada (tapizado de cuero Connolly). La razón era simple: la necesidad de homologar la GTO con el menor peso posible. Por eso, la dotación de serie era pobre, y el aire acondicionado, los levantavidrios eléctricos y el estéreo tenían que ser comprados como opcionales. Casi todas las 288 GTO, sin embargo, fueron entregadas "fully equipped".



En la trompa hay numerosas tomas de aire. Debajo de los faros están las aberturas para el enfriamiento de los frenos. En el capot, las parrillas para la extracción del aire caliente de los radiadores.

LA HISTORIA DEL NOMBRE

El legendario nombre GTO nació por un error de escritura en un telegrama que la Federación Internacional del Automóvil envió a la Ferrari para comunicarle la homologación en la categoría Gran Turismo de la berlinetta 250 GT, preparada por Maranello para el Campeonato Mundial de Marcas de 1962. El telegrama decía: "Ferrari GTO", es decir GT Omologata (Homologada, en castellano). El nuevo vehículo, que todavía no tenía un nombre definitivo, fue bautizado por la prensa 250 GTO, así que también la Ferrari comenzó a identificarla de esa manera. Luego llegaron las tres victorias en el Campeonato Mundial de Marcas (1962, '63 y '64) y la GTO entró en el mito. Al igual que su nombre, que se hizo famoso al punto de ser utilizado también por otras casas automovilísticas para sus modelos más deportivos: así, la General Motors llamó GTO a uno de sus Pontiac más potentes.

Richard Ginther, un americano en Ferrari

En la Fórmula 1 corrió sólo dos temporadas con los autos del Cavallino. Pero fue el tester de la primera monoplaza de Maranello con motor trasero.

Paul Richard Ginther en 1960, en el GP de Módena, con la Ferrari Dino 246 F1, esperando la largada.

Antes de ser piloto, su profesión fue la de infante de marina. Un soldado americano al 100%. Mejor dicho, californiano. Paul Richard Ginther, Richie para los apasionados del automovilismo, nació en Hollywood el 5 de agosto de 1930. Para la Ferrari su trabajo fue importante, aun cuando en su carrera nunca fue una estrella del volante. Una gran pasión, una larga trayectoria, con un inicio muchas veces interrumpido.

SE RECIBIO DE INGENIERO, Y DESPUES LAS COMPETICIONES

Ginther comenzó a correr muy joven, en 1946. La primera parada fue para ingresar en la Douglas Aircraft, donde trabajaba su padre. Decidió seguir los estudios para lograr su primer éxito importante: recibirse de ingeniero. Entretanto, sin embargo, fue mecánico de su amigo Phil Hill y siguió parti-

LA CARRERA DE GINTHER

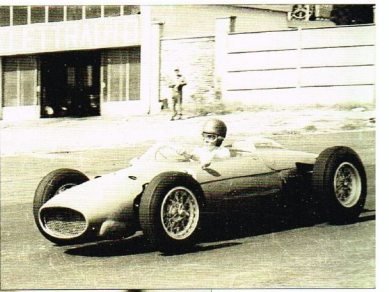
Paul Richard Ginther (Hollywood, EE.UU., 5 de agosto de 1930 - 20 de septiembre de 1989), disputó un total de 52 grandes premios entre 1960 y 1966, consiguiendo una sola victoria (con un Honda, en México, 1965). Al volante de la Ferrari participó en diez carreras mundialistas, entre 1960 y 1961, logrando cinco largadas en la primera fila (Italia 1960; Mónaco, Holanda, Francia e Inglaterra 1961), ocho segundos y cinco terceros puestos, además de dos récords de vuelta y un total de 81 vueltas en la primera posición. Con BRM disputó los GP entre 1962 y 1964, antes de pasarse a Honda (1965), y luego a Cooper-Maserati (1966).

El americano Richie Ginther nació en Hollywood; era bajo y pecoso: será un divo, pero de la Fórmula 1.

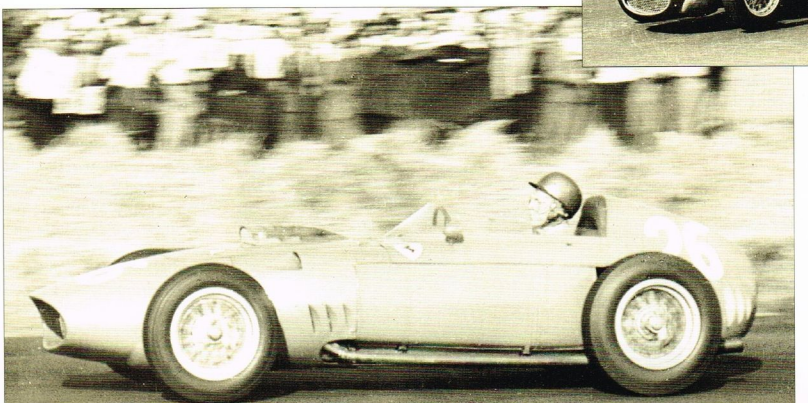
cipando en carreras, con un MG, hasta 1951. Nuevamente dejó, esta vez para reparar helicópteros del ejército en Corea. El verdadero inicio de su actividad competitiva fue en 1953, con una Ferrari. Con Phil Hill, Ginther participó en la Carrera Panamericana. La aventura terminó con un despiste, pero la misma pareja volvió a intentarla en 1954 y logró la segunda posición, con una Ferrari 4500. Aquel fue su verdadero debut automovilístico. Un lanzamiento que le permitió a Richard Ginther pilotear varios autos, ya a mediados de los años 50, antes de entrar en contacto directo con Maranello. Llegó a Ferrari gracias a la concesionaria norteamericana del Cavallino, que puso a su disposición algunos vehículos para correr en los Estados Unidos. Y su carrera, al fin, recibió el impulso que él estaba buscando desde mucho tiempo antes.

PARA FERRARI ES EL HOMBRE JUSTO, EN CARRERA Y EN PRUEBA

Ginther era un buen piloto, al punto de interesar al propio Enzo Ferrari, que le ofreció un auto oficial para la Targa Florio de 1960. Fue un comienzo desafortunado, pero para Ferrari, Ginther era el hombre justo para confiarle el ablande de la primera monoplaza con motor trasero. El debut fue en Mónaco, siempre en 1960: sexto lugar. Un resultado repetido poco después en Holanda, esta vez con un auto con motor delantero. Con las monoplazas del Cavallino disputó toda la temporada 1961, pero sin mucha suerte: no llegaron las victorias, aunque, en el Gran Premio de Mónaco, Ginther fue protagonista de un hermoso duelo con Moss y logró la segunda ubicación. Richie era capaz, competente, pero raramente entusiasmaba. La relación con la Ferrari fue un paréntesis breve: terminó a fines de 1961, sin escándalos, así como había empezado. De la Ferrari se fue a BRM. Participó en tres temporadas y tuvo una serie de muy buenas



Ginther en 1960, probando la Dino 246, primera monoplaza Ferrari con motor trasero, en el autódromo de Módena.



Richard Ginther con la Dino 246 F1 con motor delantero en el GP de Módena, 1960. Cuatro meses antes, en Mónaco, debutó la 246 con motor trasero, con el mismo Ginther.

LOS TECNICOS

Carlo Chiti, los motores en la sangre

Ingeniero aeronáutico, llevó a la Ferrari hacia el motor trasero. Proyectó la 156 F1 con la que el americano Phil Hill fue campeón del mundo en 1961.

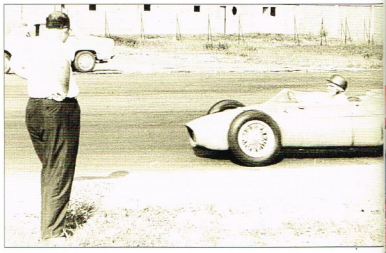
carreras en Fórmula 1, con nada menos que seis segundos puestos en pruebas mundialistas, y también participaciones en Le Mans con un Rover-BRM a turbina (un auto todavía experimental). Los autos que le eran confiados llegaban al final de los grandes premios con una frecuencia impresionante. Justamente, su estilo de manejo y su respeto por la mecánica del auto fueron decisivos para el nacimiento de su colaboración, en 1965, con Honda. Ginther condujo en pista la monoplaza japonesa y ganó su primer y único GP, en México.

Se retiró en 1967. Fue una decisión repentina, motivada por su orgullo, después de fallar en la clasificación de las 500 Millas de Indianápolis con un Eagle. Después, veintidós años de silencio absoluto. Richie Ginther murió el 20 de septiembre de 1989, a la edad de 59 años.

Ginther en un momento de relax.

Carlo Chiti, de espaldas en la foto de la derecha, observa a Richard Ginther mientras, en agosto de 1960, prueba en Módena la nueva Dino 246 F1 con motor trasero. Abajo, el ingeniero toscano en los boxes del autódromo de Módena, en el transcurso de una sesión de pruebas.

Nació en Pistoia el 19 de diciembre de 1924; murió en Milán el 7 de julio de 1994. Los de Carlo Chiti fueron 69 años románticos y rugientes. Grandes intuiciones técnicas, carácter fuerte, elevadas dotes humanas. Y una pasión desenfrenada por los animales. En suma, un auténtico personaje, un proyectista que firmó muchísimos capítulos de la historia deportiva de la Alfa Romeo, y alguno decisivo de la historia Ferrari. Chiti se recibió de ingeniero aeronáutico en la Universidad de Pisa, en 1952, y consiguió empleo en la Montecatini. Un corto inicio que lo llevó hasta la Alfa Romeo, en la sección Experiencias Especiales. No exactamente en pista, pero casi. Chiti colaboró a mediados de los años 50 en el proyecto de la 3000 CM para las carreras de duración de 1953, y luego en el de la Giulietta Sprint. Demostró ser, desde el comienzo, un técnico talentoso.



COMENZO EN LA ALFA ROMEO Y EN 1957 LLEGO A FERRARI

Para los jóvenes brillantes como él, con los autos en la mente y en el corazón, existe una ambición obligada: la Ferrari. Especialmente después de la decisión de Alfa Romeo de abandonar las competiciones. Carlo Chiti empezó a trabajar para el Cavallino a fines de 1957. La relación duró poco más de cuatro años, pero fue muy intensa. Y las satisfacciones llegaron enseguida: título mundial en 1958 con Mike Hawthorn, el último ganado por un auto con motor delantero, la Dino 246. Era el momento de iniciar también en Maranello aquella revolución

Chiti en octubre de 1960 en el curso de las pruebas de la Dino. A su derecha, con el casco, von Trip, y en frente Moss.

El técnico toscano en el box con Phil Hill (en la monoplaza Ferrari con motor trasero).

LA CARRERA DE CHITI

Carlo Chiti (Pistoia, 19 de diciembre de 1924; Milán, 7 de julio de 1994) fue uno de los mejores técnicos italianos de la posguerra. Con la Ferrari trabajó desde el final de 1957 hasta 1962, ganando cinco Mundiales de Marcas y dos Mundiales de Pilotos (Hawthorn en 1958 y Phil Hill en 1961), proyectando la última monoplaza del Cavallino con motor delantero y la primera con motor trasero. Creó las Alfa Romeo Sport 33, ganadoras de los Mundiales de Marcas en 1975 y 1977, y las Alfa de Fórmula 1 presentes en los Grandes Premios desde 1979 a 1985. Su 12 cilindros montado sobre un Brabham ganó en 1978 con Lauda los GP de Suecia e Italia. En 1985 fundó la Motores Modernos.

ya experimentada en Inglaterra (Cooper y Lotus), a pesar de que Enzo Ferrari estuviese convencido de que "los bueyes (el motor) tienen que estar delante del carro (el auto)". El resultado fue una monoplaza roja con motor trasero (un V6 de 1500 cm^3). La Ferrari 156 F1 enseguida fue una reina de las pistas: le permitió a Phil Hill ganar el título mundial en 1961 y a la escudería conquistar el primer lugar entre los constructores. Además, cuatro Ferrari cruzaron la línea de llegada del GP de Bélgica en los primeros puestos: Hill, von Trips, Ginther y Gendebien. Pero dos Campeonatos Mundiales de Pilotos, más los 5 logrados con los Sport Prototipo, no evitaron la ruptura.

DEJO MARANELLO EN 1962 Y FUNDO LA ATS

En 1962 Chiti se fue. ¿La razón? Laura, la esposa de Enzo Ferrari, se inmiscuía en el trabajo de los técnicos. Carlo Chiti fundó, inmediatamente después, la ATS, un proyecto que llevó a las carreras una monoplaza de F1 y una Granturismo, pero también un proyecto sin suerte. El paréntesis duró dos años. Luego, otra vez Alfa Romeo: fundó en Udine la Autodelta, que preparó las Giulia TZ y luego se transformó en la sección de carreras de la Alfa Romeo. Chiti presentó en pista a las Alfa GTA, dominadoras de 8 ediciones del Campeonato Europeo de Turismo, y proyectó la Alfa 33 Sport, con motor de dos litros, ganadora del Mundial de Marcas de 1968, y destinada, con un motor de 3 litros, a una larga carrera que culminó con los títulos mundiales de 1975 y 1977. La intención de volver a la F1 con la Alfa Romeo se concretó en 1976. Tres años con un 12 cilindros para los Brabham (2 victorias en 1978) y luego, en 1979, un auto construido en Milán.

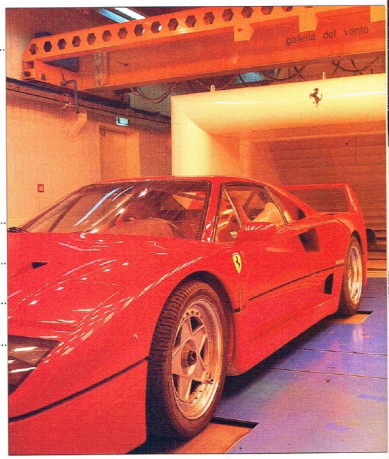
EN 1985 LA ALFA SE RETIRO Y CHITI VOLVIO A LA F1 CON MINARDI

La emocionante aventura terminó en 1985 en Australia, con un pobre balance: dos pole positions y algún podio. El nuevo retiro de la Alfa Romeo lo llevó a Chiti a fundar, en 1985, la Motores Modernos, donde construyó los motores para Minardi.

LA FABRICA

Túnel de viento

Nació en 1990 y es la "flor en el ojal" de la casa de Maranello. Sirve sólo para la producción de serie: para las F1 está el túnel de la Gestión Deportiva.



Una F40 en el túnel de viento de Ferrari, que fue creado en 1990.

La central de control del túnel de viento.

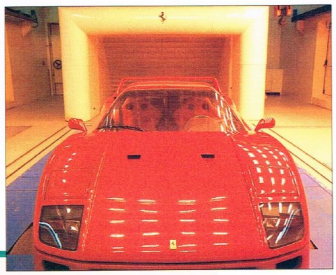
Las Ferrari de otros tiempos hubieran salido tan lindas si se hubieran mejorado en el túnel de viento? Probablemente sí, si se juzga por las líneas de las Gran Turismo del Cavallino perfeccionadas en esta sección de Maranello nacida en 1990: la 456 GT y la F355. En realidad, el túnel de viento Ferrari no es una sección separada, sino que pertenece a otra, la de Dinámica de Fluidos y Acústica. Se trata, de cualquier manera, de un elemento importante en el trabajo del grupo, formado por siete personas: en el túnel de viento se desarrolla el 50% de la investigación.

La tarea de la sección Dinámica de Fluidos y Acústica es la de perfeccionar las formas de los prototipos de las Ferrari de serie con pruebas aerodinámicas, y determinar algunos parámetros de buen funcionamiento de los vehículos. Estas son las pruebas que se realizan con modelos en escala 1:1.

Investigación térmica: se ocupa de darles dimensión a los radiadores de los autos. Las pruebas se realizan con el auto sobre los rodillos para simular la velocidad; lámparas halógenas especiales reproducen la radiación solar, mientras que un ventilador produce los flujos de aire para simular el viento y otro aparato regula la humedad.

Análisis de la climatización: sirve para proyectar el equipo de aire acondicionado que deberá garantizar el confort de los pasajeros. Para esta prueba se utilizan los mismos instrumentos que en la anteriormente detallada.

Sección acústica: tiene la tarea de limitar el ruido producido por el auto en marcha.



VELOCIDAD DE HASTA 400 KM/H

Rodillos: *son cuatro, y simulan las exigencias de la ruta, tienen funcionamiento independiente (aptos entonces también para las tracciones integrales), pueden simular una velocidad de hasta 400 Km/h y resistir hasta 400 CV.* ***Celda climatizada:*** *en ella se pone el vehículo o el modelo. Con un gran radiador, por el que corre agua fría o caliente, se regula la temperatura del viento de 10 a 55 grados.* ***Humedad:*** *del 20 al 90%.* ***Ventilador:*** *con 10 palas impulsadas por un motor eléctrico de 500 KW que produce viento de 0 a 210 Km/h.* ***Balanza:*** *puede medir hasta seis direcciones de fuerza.*

NO SOLO AERODINAMICA SINO TAMBIEN CONFORT DE MARCHA

El trabajo se orienta en dos direcciones: hacia el ambiente externo y el interno. En el primer caso, el vehículo debe respetar las normas de contaminación acústica

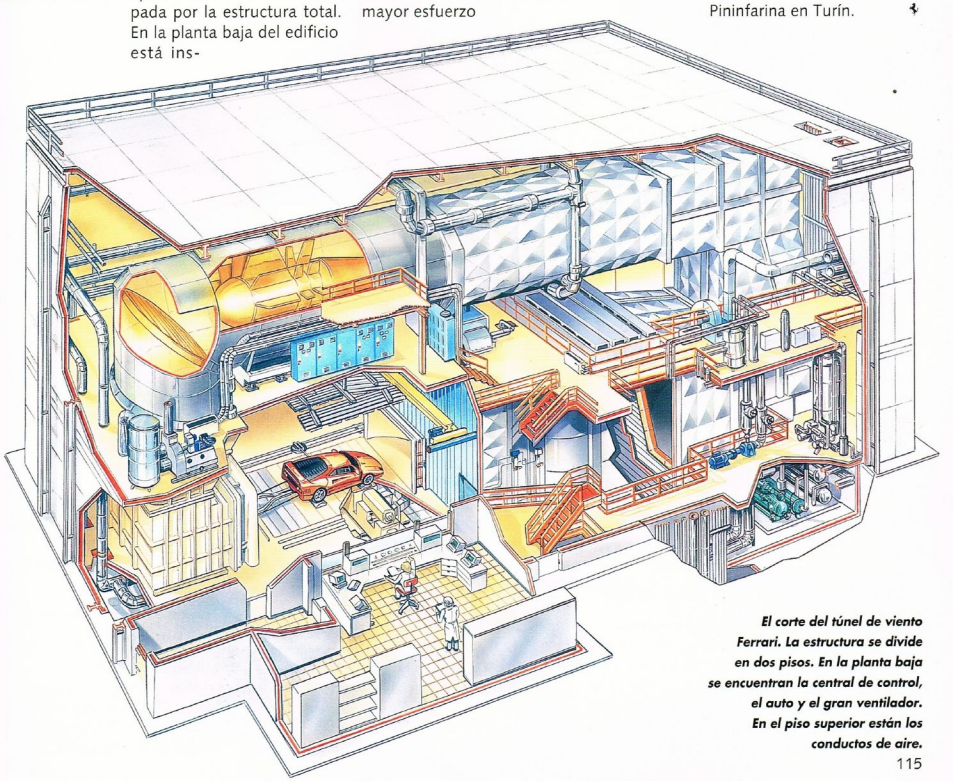
estipuladas por los distintos países. Con respecto al habitáculo, no se busca eliminar el ruido, sino encontrar el equilibrio preciso entre confort y placer, es decir entre la marcha silenciosa y el rugido del motor. En esta tarea opera en la Ferrari, desde hace dos años, la sección Calidad del ruido interno.

El túnel de viento Ferrari se asemeja a un pequeño refugio, con puertas blindadas (sirven para mantener estable la presurización) y sin ventanas al exterior. La zona visible para los visitantes es apenas un sexto de la ocupada por la estructura total. En la planta baja del edificio está instalado el ventilador, corazón del equipamiento.

La tarea principal del túnel de viento, que un día por mes es alquilado a otros constructores, es la investigación aerodinámica, es decir la definición de la formas de los nuevos automóviles. Por medio de sofisticados aparatos electrónicos y una balanza sobre la cual se coloca el modelo, se registran los valores de Cx (resistencia al avance), Cz (carga vertical) y Cy (fuerzas laterales, que intervienen en las curvas de alta velocidad o en caso de viento lateral). El mayor esfuerzo se concentra en la portancia, de la que depende la adherencia en velocidad. El desarrollo de una nueva Ferrari de serie, cuya línea es diseñada por Pininfarina, requiere entre seis y siete meses de trabajo intenso a tiempo completo.

PARA ALGUNAS PRUEBAS SE USA EL TUNEL DE PININFARINA

En Maranello existe otra galería de viento: es la de la sección Gestión Deportiva, reservada a las monoplazas y que funciona con modelos en escala 1:3. En algunos casos, además, se utiliza el túnel de Pininfarina en Turín.



El corte del túnel de viento Ferrari. La estructura se divide en dos pisos. En la planta baja se encuentran la central de control, el auto y el gran ventilador. En el piso superior están los conductos de aire.

LOS CLUBES

Los amigos de la Ferrari de Travedona

El presidente del Club con René Arnoux.

La asociación lombarda organiza una manifestación bienal, cuya ganancia se destina a fines humanitarios.

Arriba, una Ferrari 500 TRC de un participante suizo.

El suceso más importante en el calendario del Ferrari Club Travedona es la reunión, de periodicidad bienal (como las primeras Mil Millas históricas, subrayan con orgullo los socios), llamada "El corazón de la Ferrari en Travedona", que convoca a casi cincuenta autos de elevadísimo nivel con el Cavallino Rampante sobre el capot. Se trata de una de las reuniones de mayor tradición en Italia, aunque su convocatoria es relativamente reciente: la primera edición se realizó en 1986.

LOS SOCIOS SON 250 Y 100 DE ELLOS POSEEN UNA FERRARI

Participan numerosos extranjeros provenientes de la vecina Suiza y también de Francia y Alemania. Muchas son las finalidades perseguidas por los socios del Ferrari Club Travedona. La más importante es de naturaleza humanitaria: conseguir fondos, a través de las cuotas de inscripción y el apoyo de los sponsors, destinados a la compra de ambulancias, minibuses para cooperativas de discapacitados y, caso por caso, de vehículos que cubran las exigencias individuales de las personas más necesitadas. Naturalmente, está también el deseo de pasar una jornada alegre, en compañía de los amigos que comparten la misma pasión por las Gran Turismo de Maranello, sin olvidar la cultura, el turismo y un poquito de competición. Las rutas alrededor del Lago de Varese y del Lago Maggiore son a menudo el marco de las pruebas de regularidad, que constituyen el aspecto competitivo de la reunión: pruebas y trepadas a cronómetro y otros tipos de competencias determinan una clasificación final, y permiten a los socios y a los huéspedes admirar los encantadores paisajes del Verbano, iluminados por las luces de la estación primaveral (la reunión se realiza en mayo). Todo se desarrolla con una organización que mantiene constantemente un altísimo nivel.

A la derecha, los participantes de la reunión del '94 con el escenario del Lago Maggiore.

Gerhard Berger acompaña a un muchacho discapacitado, apasionado ferrarista.

ENTRE LOS PASAJES DEL VERBANO

La última reunión "del corazón" se realizó en mayo de este año. La participación estaba abierta a todos los propietarios de una Ferrari. El costo de inscripción fue de 500 mil liras (unos 280 dólares) por auto. Para informaciones, se puede llamar a Carlo Giuliani al teléfono 0039-0332-977569.

Motores Ferrari en exposición.

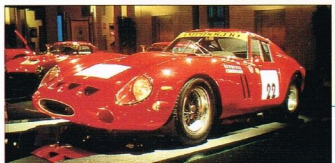
El salón principal del museo: en primer plano una 250 GT Berlinetta.

Colección Maranello Rosso

Existe un museo internacional en San Marino, a poca distancia del autódromo de Imola, que expone el spider de Marilyn Monroe y la monoplaza de Villeneuve.

En San Marino se encuentra una de las más lindas e interesantes muestras permanentes dedicadas al Cavallino Rampante. Es la Colección Maranello Rojo, inaugurada el 1° de diciembre de 1990 y que hoy hospeda nada menos que 28 Ferrari cuidadosamente elegidas entre las más representativas de la historia de la casa de Maranello. La Colección ya adquirió fama internacional por la belleza de los autos que se exponen: cada vehículo está perfectamente restaurado y funciona, al punto que a menudo puede verse algún espacio vacío en los salones del museo de San Marino. La razón es que tal o cual automóvil está tratando todavía hoy de defender los colores de la casa en algún autódromo. El museo fue recientemente trasladado cerca de la autopista Rimini-San Marino, donde es más fácil llegar, y dispone de un estacionamiento más amplio.

Una 250 GT, arriba, y una GTO '62, abajo, en los salones de la Colección Maranello Rojo.



UNA ESCENOGRAFIA SOFISTICADA PARA EXALTAR EL MITO FERRARI

El itinerario de la visita se desarrolla junto a las más hermosas criaturas de Enzo Ferrari, sabiamente ubicadas sobre un piso de asfalto, resaltadas por espejos, una adecuada iluminación y música de fondo: un murmullo de motores de autos deportivos que crea ecos sugestivos en una atmósfera que, por momentos, discurre entre el hiperrealismo y el surrealismo. En este templo de la Ferrari actualmente se encuentra una serie completa de la 250 (GT, GTO, Tour de France, Le Mans) y algún ejemplar único: la 340 Mil Millas de James Dean, la 250 Spyder California color marfil de Marilyn Monroe, una 365 P2-3 de 1965 y la monoplaza 312 T3 número 12 de Gilles Villeneuve.

UN MUSEO RODEADO POR UN PARQUE

La Colección Maranello Rojo se encuentra en via Tre Settembre 3, en la localidad de Dogana, República de San Marino. Se puede llegar desde la autopista Rimini-San Marino. El edificio está rodeado por un parque. El estacionamiento para autos y micros es amplio y gratuito. El horario de atención es desde las 9 a las 12 y desde las 14 a las 18, todos los días. Teléfono: 0039-0549-900824. Precios: adultos 10 mil liras, niños 7 mil y grupos 8 mil (entre unos 4 y 6 dólares).

MODELISMO

Trailers y Cavallinos

Protagonistas oscuros del Mito Ferrari, junto a camiones y furgones de servicio, representan una época romántica hoy desplazada por el jet y los TIR.

Sport, Fórmula 1, Gran Turismo: las caras de la Ferrari en pista. Pero antes que a la bandera a cuadros, antes que al podio, había que llegar a las pistas. Y entonces entraban en escena unas verdaderas comparsas: trailers, camiones, autoarticulados y furgones de servicio, destinados al transporte de los autos de carrera, de los repuestos y, más recientemente, de las estructuras de apoyo.

Arriba, el trailer Fiat 642 NR2, carrozado por Bartoletti, que la Ferrari usaba en 1959: es producido por Old Cars.

DESDE LOS CAMIONES ALFA ROMEO A LOS FURGONES OM DE LOS AÑOS 50

La belleza del diseño y la línea fascinante de los modelos más antiguos, hacen de los trailers de la Escudería Ferrari un tema que merece, sin duda, el interés de los coleccionistas de automodelos. Se comienza con el camión Alfa Romeo 500 empleado por la Escudería en 1936, reproducido por la ABC de Carlo Brianza en escala 1/43, en una serie limitada ya armada, de 380 mil liras de precio (210 dólares). Amarillo, con los guardabarros negros y pocos letreros sobre los laterales, es de la época en que Ferrari corría las Alfa Romeo. El furgón OM utilizado por la Escudería entre 1953 y 1955, bien reproducido en un kit de resina por Tron, y el camión blanco y rojo, de paso largo, Fiat 642 de 1955, disponible como kit de resina por Barnini, pertenecen a la época de la posguerra. El primer modelo de producción industrial fue de Old Cars, que en 1992 presentó el trailer de la Ferrari Automóviles-Módena Italia en escala 1/43, carrozado por Bartoletti de Forlí, sobre la mecánica de un Fiat 642 NR2. Con él, en 1959, se transportaban, descubiertas, las monoplazas de Fórmula 1 hasta las pistas de toda Europa.

Está muy bien realizado: desde las rampas de carga y descarga móviles, hasta la parrilla y los espejos retrovisores cromados, llantas perfectamente reproducidas, y precisas decoraciones gráficas y hasta chapas patente. Realizado en plástico, cuesta aproximadamente 70 mil liras (unos 40 dólares).

Por otra parte, los 500 ejemplares numerados, realizados por Carlo Brianza en 1993, se venden, con su respectivo certificado de autenticidad, en 1.200.000 liras (670 dólares): el Fiat 642 NR2 de 1959, en resina y decorado con fotoincisiones, tiene una calidad casi insuperable. En 1978 comenzó la era moderna, con la llegada del "porta-autos" Ferrari de la Polistil: en

A la derecha, el trailer de la temporada 1977. Era un Fiat 170 NC: la Polistil lo puso en venta en 1978, en escala 1/55, junto a las dos 312 T2 conducidas por Lauda y Reutemann.

cinco mil liras (pero hoy vale por lo menos cincuenta mil) se vendía el trailer de la temporada 1977, un Fiat 170 NC que contenía las dos 312 T2 conducidas por Niki Lauda y Carlos Reutemann.

AYER JUGUETE POLISTIL, HOY PARA COLECCIONISTAS

Rojo, con largas franjas en forma de flecha de color blanco, este TIR está en escala 1/55 y, a pesar de haber nacido como juguete, hoy es cotizado como otros modelos de colección.

Menos noble es la siguiente versión de 1981, con diferentes autos a bordo.
Totalmente fruto de la fantasía son los trailers realizados por Matchbox y por Majorette, a menudo con unidades motrices americanas que nada tienen que ver con la historia de la Ferrari. De Old Cars, por otra parte, es el trailer de la temporada 1988 (motriz Iveco 190) en escala 1/43: también dotado de puerta posterior que se abre y rampas de subida, tiene la zona de taller visible en el piso inferior del remolque. En escala 1/87 y en serie limitada, Herpa propuso el trailer de la temporada 1990 de F1. Este modelo goza de un óptimo nivel de calidad: es de plástico, con decoraciones gráficas y emplea como motriz un Iveco Turbostar.

EN LOS ULTIMOS AÑOS, CASI TODAS LAS MATRICES MARCA IVECO

Muy hermosa es también la versión 1993: la reprodujo Louis Surber, que eligió correctamente la matriz Iveco Euro-Tech que utilizó aquel año la Escudería: a pesar del precio muy elevado (cerca de de 140 dólares), el remolque no presenta aberturas.

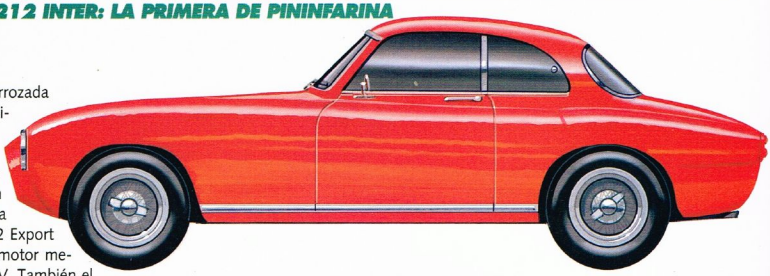
El Iveco 190 1988, en escala 1/43, de Old Cars.

A la derecha, camión Iveco Turbostar, para la temporada 1990 F1, producido en serie limitada por Herpa, en escala 1/87.

QUIEN LAS PRODUCE

Louis Surber: *importado y distribuido por La Mini Miniera, via C. Vinaj, 25 - 12100 Cuneo, tel. 0171-344420.* ***Old Cars:*** *via Zignone, 26/9 - 13017 Quarona (VC), tel. 0163-430443.* ***Barnini Automodelli:*** *via Volterrana, 16 - 50020 Cerbaia (FI), tel. 055-825217.* ***Herpa:*** *importado y distribuido por Corel, via Zuretti, 5 - 20100 Milano, tel. 02-66982895.* ***FDS:*** *via Cupa Terracina, 33 - 80100 Napoli, tel. 081-624947.* ***ABC:*** *via Mazzini, 23 -22070 Locate Varesino (CO), tel. 0331-821350.*

1951 212 INTER: LA PRIMERA DE PININFARINA

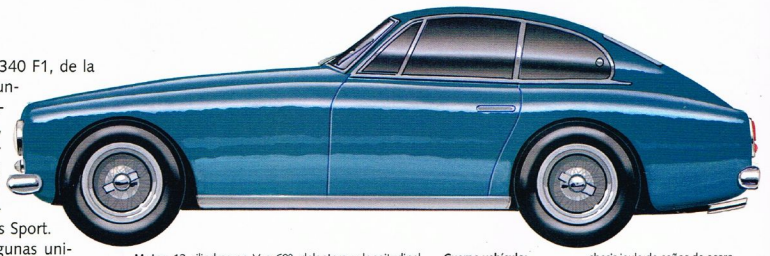


Fue la primera Ferrari carrozada por Pininfarina. Nació spider, con una línea esbelta y los flancos bajos. En 1952 se transformó en coupé. Fue presentada en el Salón de Bruselas. La mecánica era la de la 212 Export de competición, con un motor menos potente en casi 20 CV. También el chasis era el mismo, pero con mayor distancia entre ejes (paso). Fue la heredera de la 166 Inter, la primera Ferrari para un público no sólo deportivo.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 68x58,8 mm, 2562,51 cm³, block de aleación liviana, compresión 7,5:1
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 3 carburadores 32 mm (36 mm en 1952)
Potencia: 150 CV a 6500 rpm

Cuerpo vehículo: chasis jaula de caños de acero
Suspensiones: del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción: trasera; cambio de 5 marchas + MA
Frenos: tambores
Peso: 1000 kilos
Velocidad máxima: 200 Km/h

1951 340 AMERICA: SPORT Y GT CON EL CORAZON DE F1

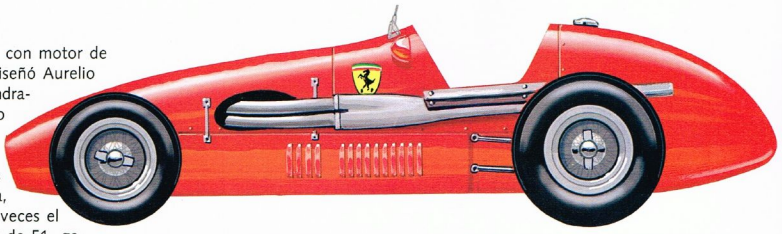


Es pariente lejana de la 340 F1, de la cual heredó el motor, aunque con unos cien caballos menos. El prototipo, con carrocería tipo barchetta, fue presentado en el Salón de París en el año 1950: la 340 América nació para las carreras Sport. Después, se hicieron algunas unidades lujosamente equipadas para ruta y la línea de coupés. La carrozaron nombres famosos: Ghia, Vignale y Touring.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 80x68 mm, 4101,66 cm³, block de aleación liviana, compresión 8:1
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 3 carburadores Weber de 40 mm
Potencia: 220-230 CV a 6000 rpm

Cuerpo vehículo: chasis jaula de caños de acero
Suspensiones: del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción: trasera; cambio de 5 marchas + MA
Frenos: tambores
Peso: 900 kilos
Velocidad máxima: 240 Km/h

1952 500 F2: DOS VECES MUNDIAL



Fue una Ferrari, pero con motor de cuatro cilindros. Lo diseñó Aurelio Lampredi, con una cilindrada de 2000 cm³ como preveía el reglamento de la F2 aplicado en 1952 y 1953, los años de la 500 F2. Con ella, Ascari conquistó dos veces el Campeonato Mundial de F1, ganando 15 grandes premios. Su punto fuerte era precisamente el motor, que tenía dos árboles de levas a la cabeza y lubricación con cárter seco.

Motor: 4 cilindros en línea, delantero y longitudinal, 90x78 mm, 1984,8 cm³, block de aleación liviana, compresión 13:1
Distribución: biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 2 carburadores de 45 mm
Potencia: 185 CV a 7500 rpm

Cuerpo vehículo: chasis tubular con vigas y transversales
Suspensiones: del. independientes, tras. con puente De Dion
Tracción: trasera; cambio de 4 marchas + MA
Frenos: tambores
Dirección: tornillo sin fin
Peso: 560 kilos

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

René Arnoux al comando de la Ferrari 126 C4 en 1983.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

F1 126 C2, la última monoplaza
del gran Gilles Villeneuve

Mondial Cabrio,
un sueño a cielo abierto

Dino 206, la Ferrari
que ganó trepadas

Pironi y Gurney, dos extranjeros
que corrieron para el Cavallino